Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2793

25. 10. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Steffi Lemke, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zuckerrübentransporte auf Schiene und Straße

Ende 1993 endete in Deutschland der Zuckerrübentransport auf der Schiene. In einer beispiellosen Kooperation zwischen Bahn und Zuckerfabriken wurde der Rübenverkehr schrittweise auf die Straße verlagert. Die Bahn rechtfertigte sich mit angeblich hohen Vorhaltekosten für den nur saisonalen Einsatz der Rübenwaggons, und die Zuckerfabriken stellten gleichzeitig ihre Annahmestellen auf reine Straßenanbindung um. Nach Verlagerung der Rübentransporte auf die Straße beendete die vormalige Deutsche Bundesbahn dann häufig die Bedienung der betroffenen Strecken im Güterverkehr und strebte deren Stillegung an, weil der Rübenverkehr das Rückgrat des Gütertransportes auf den Schienenstrecken im ländlichen Raum war.

Mit der Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße reduzierten sich die Steuereinnahmen aus diesem Transportsektor. Während die vormalige Deutsche Bundesbahn für den Verbrauch von Mineralöl auch im Rahmen der Rübentransporte die entsprechende Steuer entrichtete und somit für Steuereinnahmen sorgte, werden Rübentransporte auf der Straße in hohem Maße mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen durchgeführt, die über entsprechende Steuerbefreiungen verfügen. Die Landwirte, die mit Traktoren ihre Rüben selbst anliefern, erhalten die Mineralölsteuern zurückerstattet, und ihre Traktoren sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Dies trifft auch auf einen großen Teil der nur im landwirtschaftlichen Verkehr eingesetzten Lkw (bei landwirtschaftlichen Genossenschaften, mit grünem Kennzeichen) zu, wenn sie mit Rüben größere Entfernungen zurücklegen. Eine Verschärfung erfährt diese Situation durch die Konzentrationserscheinungen in der Zuckerindustrie, durch die einzelne Standorte aufgegeben worden sind, so daß die Anfahrtsstrecke von den Rübenfeldern bis zu den Rübenannahmestellen sich zum Teil erheblich verlängert haben.

Im Nachbarland Schweiz werden noch heute Rüben umweltfreundlich per Bahn transportiert. Nicht mehr benötigte Rüben-

verladeanlagen aus der Vorderpfalz wurden in die Schweiz verkauft, um die dortige Bahnverladung weiterhin sicherzustellen und sogar neu einzuführen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße aus ökologischer Sicht und vor dem Hintergrund ihrer Propagierung des Vorrangs der Schiene vor der Straße?

2. Mit welchen Ergebnissen wurden gegebenenfalls verkehrsbezogene Schadstoffmessungen im Umfeld von Zuckerfabriken vor und während einer Zuckerrübenkampagne vorgenommen?

3. Ist es richtig, daß es durch die Verlagerung des Zuckerrübentransports von der Schiene auf die Straße insbesondere im Einzugsgebiet großer Zuckerfabriken – z. B. in Regensburg – zu erheblichen Verkehrsbelastungen kommt?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Verlagerung der Zuckerrübentransporte von der Schiene auf die Straße im Kontext der Verkehrssicherheit?

5. In welchem Umfang waren seit 1980, jeweils pro Jahr, Rübentransporte auf der Straße in Verkehrsunfälle (Vervielfachung von Überholvorgängen) verwickelt?

   Wie war die Schwere dieser Unfälle, differenziert nach Todesfällen, Verletzten und Sachschäden?

6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Straßenneu- und -ausbauprojekte, die im Zusammenhang mit der Ausweitung des Zuckerrübenverkehrs (Überholvorgänge) auf der Straße stehen?

   Welche Kosten werden bei Durchführung dieser Maßnahmen entstehen bzw. sind schon entstanden?

7. Wie bewertet die Bundesregierung das Argument der hohen Kosten für die nur saisonale Vorhaltung der sogenannten „O-Waggons" im Schienenrübenverkehr vor dem Hintergrund, daß auch die Fahrzeuge für den Straßenrübenverkehr in der Regel spezialisierte Lkw-Hänger-Kombinationen sind und damit nur saisonal eingesetzt werden können?

8. Was ist mit den Waggons geschehen, die bis 1993 im Schienenrübenverkehr eingesetzt worden sind?

   Ist es richtig, daß es sich um alte, nur noch im Zuckerrübentransport eingesetzte Güterwaggons handelte, deren Vorhaltekosten ohnehin gering waren?

9. In welcher Höhe fielen zwischen 1980 und 1993 jeweils pro Jahr Steuereinnahmen speziell durch die Rübentransporte der Deutschen Bundesbahn an?

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß mit von der Kraftfahrzeugsteuer befreiten Lkw Fahrten zwischen den Rübenanbaugebieten und den Rübenfabriken durchgeführt werden, und wie hoch schätzt die Bundesregierung den hiermit verbundenen Steuerausfall?

11. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Schienenanteil in der Schweiz und dessen Kostenstruktur im Vergleich zum konkurrierenden Lkw-Transport?

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Gründe, warum in der Schweiz ein großer Teil der Zuckerrübentransporte auf der Schiene abgewickelt wird, und in welcher Weise hält sie die branchenspezifischen Verhältnisse in der Schweiz für vergleichbar mit denen in der Bundesrepublik Deutschland?

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Chancen einer Rückverlagerung auf die Schiene vor dem Hintergrund neuer Techniken im kombinierten Verkehr, wie z. B. durch den Einsatz von Abrollcontainern (ACTS), wodurch der vielfach für den Straßentransport propagierte Vorteil „Feldrandabholung" auch wieder für die Schiene gelten würde?

14. Welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, den derzeit seitens der Deutschen Bahn AG angelaufenen Rückzug aus der Fläche zu beenden, da dieser sich zwar kurzfristig betriebswirtschaftlich für die Deutsche Bahn AG rechnen mag, zukünftig aber zu erheblichen Problemen führen wird und dementsprechend Voraussetzung einer Rückverlagerung des Rübenverkehrs – wie im gesamten Schienengüterverkehr – die Existenz eines auch die Fläche erschließenden Gleisnetzes ist.

15. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Tatsache, daß ein privates Eisenbahnunternehmen in Niedersachsen allein in seinem Einzugsgebiet („Nasses Dreieck") jährlich gern 40 000 bis 50 000 Tonnen Zuckerrüben transportieren und damit die Straßen sowie die Umwelt erheblich entlasten würde, daran aber von den Zuckerfabriken gehindert wird, da diese auf Straßenanlieferung bestehen?

16. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung angesichts dieser Umstände, mit ökologisch orientierten, ordnungspolitischen Maßnahmen auf eine Rückverlagerung der Rübentransporte auf die Schiene hinzuwirken?

Bonn, den 23. Oktober 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Steffi Lemke
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333